



# Transformación y crisis identitaria de una ciudad portuaria en la era global: El Waterfront de Valparaíso.

Gino Bailey Bergamin<sup>1</sup>

## Resumen

*El waterfront "Puerto Barón" forma parte de la transformación global que enfrenta el puerto de Valparaíso. Un aspecto modelar de las ciudades portuarias en la globalización, sin embargo, en su gestión, diseño y proceso (2011- actualidad) el proyecto ha sido contradictorio respecto a la coherencia de la ciudad de Valparaíso. El waterfront "Puerto Barón" se presenta como el modo en que el puerto de Valparaíso dialoga globalmente y al mismo tiempo el fin del modelo patrimonial conferido por la UNESCO desde el año 2003.*

*La regeneración del tradicional "Muelle Barón" en Waterfront global "Puerto Barón", conllevaría eventuales consecuencias a nivel urbanístico y económico, pero de un modo más profundo, se observan contradicciones que inciden en la identidad de la ciudad puerto, de gran riqueza histórica y patrimonial, colocando en riesgo el imaginario histórico de ciudad portuaria y conflictuando sobre el destino actual de la Ciudad Patrimonio de la UNESCO (2003). Esto lo observamos al confrontar discursos de diversos actores influyentes cuando el debate comenzó a generarse en el año 2011.*

**Palabras Claves:** Waterfront, Valparaíso, ciudad puerto, patrimonio.

## Abstract

*The waterfront "Puerto Barón" is part of the overall transformation facing the port of Valparaiso. One aspect model of port cities in globalization, but in its management, and process design (2011- present) the project has been contradictory regarding the consistency of Valparaiso. The waterfront "Puerto Barón" is presented as the way the port of Valparaiso dialogue globally and at the same time the end of the patrimonial model conferred by UNESCO since 2003.*

*The regeneration of the traditional "Muelle Barón" global Waterfront "Puerto Barón" possible consequences entail urban and economic level, but in a deeper way, contradictions that affect the identity of the port city, steeped in history and heritage are observed placing at risk the historic port city imaginary conflictuando about the current fate of the UNESCO World Heritage City (2003). We see this in confronting discourses of various influential players when the debate began to emerge in 2011.*

**Keywords:** Waterfront, Valparaiso port city heritage.

(1) | Gino Bailey Bergamin.

Sociólogo, Magister en Geografía e Proceso Territoriali (Universidad de Bolonia, Italia). Director y fundador de la Revista Eltopo ([www.eltopo.cl](http://www.eltopo.cl)). Actualmente se desempeña como Encargado Regional Propuestas País en Valparaíso, Fundación para la Superación de la Pobreza (FUNASUPO), Chile. Además sigue estudios sobre el campo de producción editorial y audiovisual.

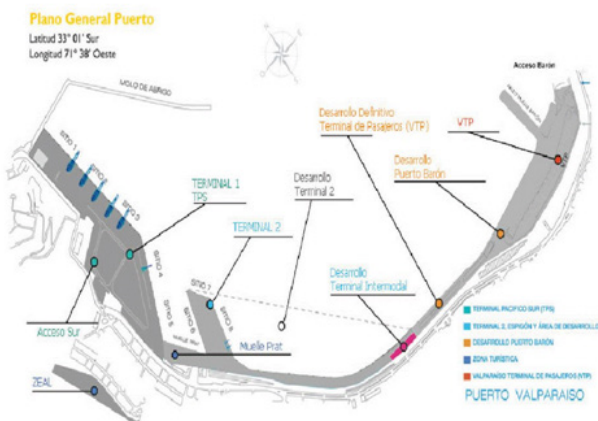
**Mail:** [gino.baileybergamin@gmail.com](mailto:gino.baileybergamin@gmail.com)

## INTRODUCCIÓN

El puerto de Valparaíso atraviesa un proceso complejo de posicionamiento en el escenario global. Desde que inicia la modernización portuaria en Chile hacia el año 1997, y en consecuencia, la gestión privada bajo el modelo de concesiones por un tiempo determinado, EPV (Empresa Portuaria de Valparaíso), es quien ordena y gestiona la manera de organizar el puerto de Valparaíso (Subsecretaría de Transportes, 2013).

Esta entidad, opera como la autoridad portuaria privada con representatividad pública. Esto significa que tiene sólo una parte del territorio marítimo portuario: Terminal 2, Terminal 3 (representando una parte como Muelle Barón y algunos espacios habilitados al paseo público), además de una zona portuaria desarrollada a un costado del Terminal 3. La otra parte del funcionamiento del puerto es operado por TPS (Terminal Pacífico Sur), empresa de capitales compartidos: Terminal 1, compuesto de Von Happen y Hamurger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft (HHLA), DEG-Deutsche Investitions Und Entwicklungsgesellschaft mbH, la cual ocupa mayoritariamente los distintos terminales. También, en esta geografía actualizada del puerto se encuentra el terminal de pasajeros, para los cruceros y abordaje de personas, que está justo a un costado del “Terminal 3”. (observar plano)

### Infraestructura



**Imagen 1:**  
 Plano e infraestructura General del Puerto de Valparaíso.

**Fuente:**  
<http://www.puertovalparaiso.cl/WebLectorRealInfo/Tapa.aspx?sitio=49&edicion=75&cuerpo=461>

El cambio de una gestión pública a una de concesiones, trajo en un comienzo el descontento por parte de los trabajadores portuarios y actores influyentes de la ciudad<sup>2</sup>, quienes asumieron entre otras cosas, los costos de la transformación marítima con el incremento de tasas de desempleo entre el año 2000 y 2006, alcanzando cotas de 8 y 14% (Gobierno Regional, 2012) que como curva vuelve a incrementarse en el año 2010 para descender sólo desde el año 2013 a la fecha (INE, 2015). Este comportamiento cíclico del desempleo pero observado desde una lógica estructural de la región: pérdida de industrias, pérdida de referencias de empleabilidad sobre el territorio litoral costero, entre otras, hicieron más fuerte un descontento ciudadano que iba en sintonía con la modificación que sufría el puerto, como un sistema de oportunidades y de empleo para sus habitantes.

Claramente, esto es sólo un atisbo de una transformación más amplia y compleja, que vincula la inserción global de los puertos en el mundo, como parte del cambio de las economías de servicio, telemática y de la centralidad que adquieren las ciudades.

El “waterfront”, como proyecto de regeneración portuaria hacia la economía de servicios, se establece en Valparaíso dentro de este contexto, como un territorio marítimo portuario que debe insertarse en los circuitos globales, y para ello hace versátil el destino económico de sus distintos terminales y territorio portuario. En mérito a esto, la promesa de re-vinculación del puerto con la ciudad no ha considerado un plan estratégico, así como tampoco ha tenido una estrategia el modelo de ciudad Patrimonio de la Humanidad (Unesco, 2003) con el Puerto de Valparaíso. En la actualidad el waterfront “Puerto Barón” a cargo de la empresa del retail Mall Plaza (EPV, 2011), ha pasado a segundo plano con el proyecto de expansión portuaria de EPV en frente de la misma ciudad, el reconocido expansión del Terminal 2 (Subsecretaría de Transportes, 2013).

Esto nos plantea diversas interrogantes en lo que implica un nuevo ciclo de cambios y transformaciones portuarias en este tipo de ciudades, y en específico, en la ciudad de Valparaíso, mostrando facetas de cambios que sintonizan

(2) | <http://www.elpuertazo.blogspot.cl/2008/05/marcha-29-de-abril.html>. En este periodo existía una cuestionada administración estatal de los puertos de Chile: EMPORCHI, con una acentuada característica sub-empleos y modos informales de empleabilidad dentro del sistema portuario, que dejó como única alternativa legítima la concesión de los mismos. Esta no fue la mejor decisión para los sindicatos de trabajadores portuarios, quienes vieron en la transformación de un sistema estatal a otro de concesiones la reducción de puestos de trabajo que antes estaban considerados.

con el giro en la economía de servicios e inversiones de los puertos, pero que no se corresponde con la identidad de una ciudad portuaria, o que en su defecto, la deja abandonada. ¿qué es lo que propone la regeneración del waterfront en la economía de servicios y cómo interactúa con esta ciudad portuaria?, ¿qué representa el waterfront y la proyección de éste en la conceptualización de la tradicional ciudad portuaria como es Valparaíso?, ¿qué implicancias tiene en relación a la identidad de la misma y cómo interactúa con el tejido social y urbano de la ciudad?

Pareciera ser que el estándar de la reconversión global de las ciudades puerto, implica el desarrollo del sector de servicios y de inversiones diversificadas del territorio marítimo portuario, donde el waterfront aparece en escena como un modelo ejemplar. Al observar el desarrollo de diversos modelos de waterfront en distintos contextos geográficos, queda la impresión de que no es un proceso que viene desanclado de la restructuración total de la economía portuaria, sin embargo, Hoyle (1997), Husain (1994) y Soriani (2002), entre otros, no se detuvieron a pensar las implicancias sociales y culturales que enfrenta este nuevo ciclo de transformación portuaria frente al organismo que representa la ciudad en el entramado territorial de un puerto.

Las ciudades portuarias latinoamericanas, no sólo adelantaron en su génesis procesos de modernización junto al desarrollo independentista desde el punto de vista económico y político, sino que vieron en el desenvolvimiento de los puertos un espeso contenido de producción y sentido cultural, de acelerado movimiento demográfico y económico, que dieron sentido al tejido social a escala nacional, comprometiendo de este modo a una ciudad con la formación de los Estados nacionales (VV, AA, 2011). Valparaíso, dentro de este contexto, se constituye como una ciudad-puerto latinoamericana emblemática por su riqueza histórica, cultural y social. Por esta razón, el centro histórico fundacional adquiere la asignación de Patrimonio de la Humanidad en el año 2003 (UNESCO, 2003).

A continuación, mostraremos los principales resultados de un estudio que se concentra en la proyección geográfica y arquitectónica del puerto de Valparaíso en su reconfiguración portuaria actual, vista desde el discurso de actores institucionales, académicos y ciudadanos, que se confrontan y ponen de acuerdo en los diversos medios escritos en torno al waterfront Puerto Barón de Valparaíso. En una primera parte, se evidencian las perspectivas histórico-geográficas que permiten comprender la transformación global del puerto de Valparaíso, luego se reflejan las diversas asociaciones de una imagen de ciudad puerto respecto a la reconversión y la identidad de Valparaíso, finalmente se realiza un análisis de segundo orden sobre las implicancias de la transformación marítima portuaria en voz de sus ciudadanos.

Desde la estrategia de una metodología cualitativa, se triangularon diversas técnicas entre las cuales destacamos el análisis bibliográfico sobre los principales modelos de regeneración de waterfront; el discurso de diversos actores en los medios de comunicación escritos (recogidos entre el año 2010 y 2011) y diversas entrevistas realizadas a actores claves del gobierno local (Municipio; Gobierno Regional), sector privado y sociedad civil; lo que nos entregó una evidencia empírica de las múltiples contradicciones en la relación entre puerto y ciudad y cómo el waterfront, es transformado en una expresión de los nuevos ritmos globales de las ciudades puertos, que implicaría un quiebre en la unidad territorial entre puerto y ciudad. Aspecto fundamental y característico que conformó a un puerto como el de Valparaíso.

Observando los principales hallazgos del Waterfront “Puerto Barón”<sup>3</sup>, se evidencia la articulación de un discurso público expresado por distintos actores, donde se expresa un quiebre identitario respecto a la conducción de la ciudad de Valparaíso. Desde un comienzo, existió en el proyecto “Puerto Barón” una serie de incongruencias e inconsistencias desde el punto de vista identitario, en aquellos actores que pensaban el waterfront Barón sin involucrar a la ciudad

(3) | Esto en el marco de los resultados de la Tesis de Magister llevada a cabo entre el año 2011 y 2012 en la Universidad de Bolonia, Italia.

en su conjunto y veían al waterfront como algo del puerto y no de la ciudad en su conjunto.

Sea como re-utilización del frente portuario para destinos de pasajeros, turísticos u otros servicios; el valor puesto en la logística y versatilidad marítima portuaria; o el posicionamiento en la telemática, containerización y mayor cantidad de transferencia marítima portuaria; la transformación del puerto de Valparaíso es representado por el waterfront como un “añadido”, cuando aparece conceptualmente el modelo de desarrollo turístico de la ciudad “Patrimonio de la Humanidad” por la UNESCO. Si el desarrollo turístico se invisibiliza, puerto y ciudad se hallan desarticulados entre sí.

El proceso de reconversión del waterfront Barón, expresa una incongruencia identitaria de un territorio definido desde sus orígenes como ciudad-puerto o ciudad-portuaria, pero que ha dejado de dialogar en la actualidad con la ciudad en su conjunto, haciendo prevalecer un destino económico del mismo, el cual se sobrepone a la propia definición global de la ciudad, observada en el modelo del turismo cultural y el sector de servicios y hotelero, que se estipuló en el año 2003 con la nominación Ciudad Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

No es de sorprender entonces que todo lo que ocurre y ocurrirá en el centro histórico de la ciudad y sus cerros, tienda a un desequilibrio económico y urbanístico, porque quienes - en teoría- piensan la unidad territorial de una ciudad y su desarrollo, simplemente no la están considerando, aunque en el discurso y en el papel se estipule otra cosa <sup>4</sup>.

Las tablas que aparecen a continuación corresponden a la extracción de la muestra de textos y sujetos, obtenidos según el criterio de tipo de actor, para los entrevistados y de aparición de las notas, reportajes y entrevistas en el medio de circulación escrito con mayor posicionamiento político institucional durante un año.

(4) | Los relatos de los actores que aparecen en los medios escritos y en las entrevistas, son portavoces de la institucionalidad pública, privada y ciudadana que va definiendo la orientación de lo que sucede o no en Valparaíso. De este modo, aunque no son textos oficiales de planificación, son proyecciones que se han validado como orientación de actores claves influyentes de los territorios. Algo comprobado en los trabajos de Giandomenico Amendola (2008) en el arquitecto, urbanista y político como sujetos proyectista.

**Tabla 1:**  
Distribución de la fuente secundaria del periódico “El Mercurio” de Valparaíso 2011

CALENDARIO 1 AL 31 DE CADA MES			
Meses	1-15	16-30/31	TOTAL
SEPTIEMBRE		4 a favor del proyecto	4
OCTUBRE		4 a favor 8 en contra	12
NOVIEMBRE	6 a favor 1 en contra	3 a favor 2 en contra	12
DICIEMBRE			
			28

Fuente: Elaboración Propia, Gino Bailey 2011.

## Transformación marítimo-portuaria en la globalización

Las ciudades portuarias son las que han llevado los ritmos y las transformaciones económicas globales a ritmos vertiginosos. Estas se adelantan a los cambios y vanguardias culturales, pero resienten las transformaciones económicas globales. Lo cierto es que las ciudades puerto como tal, tienen en su génesis características de lo global, viejos puertos que desde sus orígenes vivían gracias a enclaves de mercantes de diferentes ciudades de Europa (Simbula, 2002). Los ritmos son acelerados para las ciudades portuarias, que luego de haber pasado un largo proceso de nacionalización, estas entran en otra fase de



**Tabla 2:**  
Estructura de la muestra de entrevistados

Actores Urbanos		Entrevistados
PUERTO VALPARAISO	EPV VTP TPS ZEAL FOROVALPO AIVP	1
GOBIERNO LOCAL	Alcalde Consejo Municipal Area técnica (DIDECO - PLADECO)	3
ARQUITECTOS PROYECTISTAS	Sociedad Mall Plaza Arquitectos asociados	1
SECTOR TURISTICO	PRDUV SERNATUR SUBDERE CONSETUR PRVUD	2
SOCIEDAD CIVIL Y MOVIMIENTOS CIUDADANOS	Cultura en Movimiento Ciudadanos por Valparaíso CONGEMAR Lancheros Fundación Valparaíso Caleta Portales	1
FUERZAS ARMADAS	DIRECTEMAR DOP	0

Fuente: Elaboración Propia, Gino Bailey 2011.

lo global, no pudiendo reaccionar a tiempo, quedándose con duras manifestaciones de pobreza urbana, desigualdad, desocupación y fragmentación del puerto con el territorio en su conjunto<sup>5</sup>.

Lo que nos quiso decir Sassen hace más de diez años, es que probablemente las ciudades portuarias que se han quedado atrás en los cambios económi-

(5) Así coinciden geógrafos y sociólogos contemporáneos Sassen (2003), Vallega (2000) y Hoyle (1994), entre otros.

cos globales, son las que resienten de manera más abrupta su incorporación a los mismos circuitos. De esta forma, no podemos comprender los impactos de manera homogénea, aunque la regeneración y diversificación productiva de los puertos, sea algo que podemos encontrar en todos los puertos del mundo en la actualidad.

*“Le città delle regioni periferiche e le vecchie città portuali hanno sostanzialmente perso terreno a causa della formazione di nuove gerarchie... le città portuali più piccole, o quelle più grandi che non hanno riqualificato o ammodernato le proprie infrastrutture, si troveranno fortemente svantaggiate nella concorrenza con le grandi città europee che dispongono di porti tecnologicamente evoluti ....”(Sassen, 2003, Cit pp. 73-77)*

Hoyle (1998), propuso la clásica conceptualización teórica que muestra la convivencia entre puerto y ciudad, respecto a tipos de economías y periodos históricos. Distinguió al menos cinco etapas: la unión de la ciudad y puerto como núcleo ciudad-puerto (a); el inicio de un proceso expansivo ciudad-puerto (b); la ciudad puerto funcional y moderna (c); el abandono del waterfront (d) o el abandono del territorio marítimo portuario industrial; la re-estructuración del waterfront (e) o regeneración y renovación económica portuaria de cara a la transformación de la economía global (ver recuadro).

Esta propuesta podemos entenderla de manera histórica y lineal o como modelo explicativo. Siguiendo la segunda opción, lógicamente la relación entre puerto y ciudad ha estado en tensión de acuerdo a diferentes procesos que ha enfrentado la economía portuaria. Sin embargo como relación no se encuentra desanclada de la ciudad y según lo propuesto por Hoyle y Husain, la tendencia de la regeneración urbana de los puertos, tendería a oxigenar la ciudad desde el puerto, unir el tejido urbano y social entre puerto y ciudad, como un ejercicio genealógico de lo que dio vida a la ciudad-puerto.

Stadio	Simbolo ○ Città ● Porto	Periodo	Caratteristiche
I. Nucleo della città-porto		Dalle origini al XIX secolo	Stretta interdipendenza spaziale e funzionale tra la città e il porto
II. Espansione della città-porto		XIX - Inizio XX secolo	La rapida espansione commerciale e industriale spinge il porto a svilupparsi oltre i confini urbani, con banchine lineari e industrie di prima trasformazione
III. Moderna città-porto industriale		Metà XX secolo	L'espansione industriale (specialmente quella della raffinazione) l'introduzione delle attrezzature per contenitori e rotto, per la loro esigenza di ampi spazi, causano la separazione tra il porto e la città
IV. Abbandono del waterfront		1960-1980	I cambiamenti delle tecnologie marittime determinano l'espansione di aree marittime industriali separate dal porto
V. Ristrutturazione del waterfront		1970-1990	Il grande porto moderno occupa grandi spazi terrestri e specchi d'acqua; rinnovamento urbano del nucleo storico

Imagen 2:

Fases de evolución entre ciudad y puerto.

Fuente: Hoyle, B, Pinder, D, Husain, M 1994 Aree Portuali e trasformazioni urbane, le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront, a cura di Maria Giuseppina Lucia, Milano, Ugo Mursia.

Al observar la primera etapa (a) de desarrollo portuario que propone Hoyle, refleja la unión entre ciudad-puerto en relación a todo el ejercicio y actividad que propone la dinámica de un asentamiento portuario: la ciudad puerto mercantil o del emporio, que tiene una larga duración al menos hasta el siglo XIX. Aquí se ha concentrado gran parte de las miradas (Soriani, 2002; Rocca, 2010) en relación a la periodicidad así como al sentido económico de dicha fase genealógica. En la idea unitaria de puerto-ciudad, la funcionalidad establecía una relación unitaria entre el territorio en su conjunto. Había una coherencia entre economía, sociedad y ciudad, donde se incluía los asentamientos humanos y la economía inminentemente comercial. Esta fase es característica de una unidad territorial donde economía y sociedad no se encuentran desancladas, expresando una cultura particular que se puede ver desde lo más tangible (arquitectura y geografía), hasta aquello intangible (cultura, forma de vida, bohemia).

El segundo periodo (b) es - aparentemente- una consecuencia del precedente. La expansión económica comienza a producir un sistema de acumulación de

riqueza que coincide con el ciclo de acumulación del capital. Esto hace que los puertos conecten un sistema financiero de transacción, y que se establezcan algunas ferrovías y formas de optimización en la comunicación entre puertos y ciudades. La moderna ciudad portuaria (c) se consagra con una economía de escalas a nivel nacional, con exigencias de logística y extensión de los puertos. Estamos en presencia de la evolución mercantil y de expansión portuaria a una fase industrial de los puertos, pero también con una funcionalidad económica que termina desvinculándose con la ciudad misma (Vigarie, 1991). Puerto y ciudad no estarían más vinculados, por consecuencia se produce una primera ruptura funcional entre puerto y ciudad, aunque identitariamente el territorio sigue conservando un valor y patrimonio genealógico mercantil.

La cuarta etapa (d) es caracterizada por el abandono del territorio marítimo portuario que había servido para el desarrollo de las economías nacionales. La escala ya no estaba operando y la restructuración económica del globo y del planeta, llevan a transformar también las exigencias y centralidad de los puertos. La tecnología es factor, así como también es factor la logística interna de la zona portuaria. Lo más característico estaría en la pujante economía de los servicios, la hotelería y los servicios, que junto a los nuevos patrones de consumo, comienzan a transformar prioridad productiva y de conexión de puertos en actividades de características no portuarias. Altas tasas de desocupación y desempleo se suma a la exigencia de mayor calificación de los trabajadores portuarios.

Es así como adviene la recomposición del puerto - abandonado y con nuevas economías presionando su evolución- y un nuevo valor del waterfront o frente portuario. El periodo actual (e), que Hoyle lo visualiza para los años noventa, aún se encuentra en transformación, siendo Valparaíso un ejemplo de esto.

Debemos comprender esta etapa como algo mucho más complejo que una evolución económica de los puertos. La especialización de las economías, sugiere puertos mucho más organizados, con desarrollo tecnológico, con una estrategia de containerización, un valor del conocimiento en la empleabilidad

de la mano de obra. Esta realidad no está desanclada de la versatilidad económica del consumo y sector de servicios, donde el waterfront cobra valor al unísono de la funcionalidad portuaria.

Soriani (1998; 2002) se refiere a la intermodalidad y containerización, que como tal, obedecen a la desindustrialización de los puertos, y a una mayor exigencia de conocimiento formal en la operatividad de la actividad portuaria. La cita que veremos a continuación, refleja la nueva lógica de funcionamiento portuario donde servicios raros, nueva calificación laboral en la logística portuaria; puertos entendidos como nodos portuarios; innovación tecnológica que se adapta a la distancia, entre otras características, logran poner en cuestionamiento el sentido “marítimo portuario” clásico de un puerto y su ciudad.

*“...la fornitura di servizi rari, la realizzazione di nuove funzioni industriali a maggiore valore aggiunto, la crescente qualificazione logistica... ..porti come nodi di un ciclo di trasporto... .. possono definire reti di relazione sulla base della condivisione di risorse infrastrutturali e organizzative, oppure sulla base di diverse specializzazioni funzionali. Si tratta di una logica di organizzazione resa possibile da innovazioni tecnologiche (che rendono meno importante il fattore distanza)” (Soriani, 2002, cf. p 21)*


El valor agregado del cual habla Soriani, la cualificación de la empleabilidad, y la diversificación de las funciones portuarias, hace que el waterfront sea parte de una asunción más compleja, que apela a una consistencia en la propuesta de ciudad portuaria, donde las ciudades y quienes gestionan e influyen en su destino, puedan darle dicha expresión.

De acuerdo a la lógica de reconversión económica portuaria en la actualidad, el viejo waterfront tiene necesariamente a la regeneración, para así hacer versátil la valorización del puerto. Lo particular es que el valor de dicho espacio, no se dispone en función a la economía portuaria, sino al sector de los servicios de consumo y de entretenimiento. Esto lógicamente se lleva de acuerdo a

Table 11  
The coastal use framework<sup>a</sup>

Categories of uses	Relevance to sustainable development	Relevance to waterfront development
1. Ecosystem management	●	○
2. Agriculture and livestock	○	○
3. Natural vegetation use	●	○
4. Living resource exploitation	●	○
5. Energy production	●	○
6. Mineral resource exploitation	○	○
7. Industry	○	○
8. Merchant seaports	○	○
9. Sea navigation	○	○
10. Land transportation	○	○
11. Air navigation	○	○
12. Communication	○	●
13. Urban settlements	○	●
14. Recreation and tourism	○	●
15. Cultural heritage	●	●
16. Research	●	●
17. Defence	○	○
18. Management <sup>b</sup>	○	○

<sup>a</sup>Adapted from Vallega [42]. The development of the matrix may lead to a much more extended one including up to five levels of classification.

: Categories marked by high relevance to waterfront organisation:

Relevance:

●, high; ○, moderate; ○, slight.

<sup>b</sup>In this category, management is intended as the set of assistance, policy and custom services which complement the coastal functions, e.g. seaports and industry.

### Imagen 3:

Destinos principales de uso y regeneración del waterfront.

Fuente: Vallega, A Urban waterfront facing integrated coastal management in Ocean & Coastal Management , 2000.

los criterios de manejo de una ciudad, que por lo general, y tal como mostraba el esquema de Hoyle, es en coherencia con la unidad territorial, el patrimonio y la cultura.

En el recuadro de Vallega, que muestra el uso y destino principal de los waterfronts, podemos observar la manera en que se han concentrado las diversas formas de regeneración, destacando los asentamientos urbanos, las comunicaciones, el turismo cultural, la investigación y el patrimonio cultural. Esta tipología considera otras facetas como el destino de suelo portuario a la inversión en el conocimiento, la sostenibilidad ambiental y proyectos de preservación marítima. Aunque encontramos iniciativas valoradas y premiadas en el concierto global, son los destinos al entretenimiento, el consumo, la inversión inmobiliaria y el turismo, las más frecuentes en la reconversión del uso de suelo portuario..

La identidad de los puertos en la actualidad, se ve determinada principalmente en la regeneración del waterfront (Greco, 2009). Fundamentalmente porque la economía y funcionalidad portuaria, sigue operando a su modo y el waterfront es el contenido no-funcional y portuario, pero que debe convivir con la idea territorial de una ciudad puerto. La denominada “Plaza central” del waterfront, proyecta economías de servicios, y al unísono unificaría la relación entre ciudad- y puerto en la misión de volver a vincularlas. Cuando esto no se consigue realizar, problemáticas como el conflicto entre ciudadanía, gobierno local y entidades privadas, suele dar cuenta de una dimensión de gobernanza local, que puede afectar el modelo de desarrollo de una ciudad determinada.

Valparaíso -más allá de obedecer al modelo de Hoyle- el waterfront “Puerto Barón” se ha convertido en un problema de gobernanza local, ya que no ha logrado establecer el diálogo entre ciudad y puerto, lo que ha ocasionado diversos conflictos. El modelo de ciudad portuaria en la era global, muchas veces queda inconcluso y en esta ciudad se vuelve algo puesto en la nebulosa. Valparaíso estaría reflejando un despropósito entre la unión del territorio: ciudad-puerto, y es la poca definición y acuerdo entre sus actores influyentes, lo que ha traído la crisis en los referentes de lo que debiera ser el desarrollo portuario.

## **Proyecciones contrapuestas al origen del Waterfront “Puerto Barón”**

El proyecto “Puerto Barón” - que aún no se ha llevado a cabo - es parte de una estrategia de versatilización económica y re-estructuración portuaria por parte de la empresa EPV encargada de la administración del Puerto de Valparaíso, la cual dispone en concesión el Terminal 3 desde el año 2006, entrando la sociedad “Mall Plaza” a ocupar la licitación pública por un periodo de treinta años: waterfront “Puerto Barón”, un espacio con destino turístico de regeneración urbana.



**Imagen 4:**

Destinos principales de uso y regeneración del waterfront.

**Fuente:** Vallega, A Urban waterfront facing integrated coastal management in Ocean & Coastal Management , 2000.

Mckenzie, el autor clásico de la sociología urbana, desprendió luego de los diversos estudios de colonias de inmigrantes en Chicago, que los procesos de invasión del urbanismo así como de zonificación por barrios, ocasionaba resistencia por los habitantes, entrando muchas veces en conflicto.

El Proyecto “Puerto Barón - según la definición de las diversas tipologías que establece Vallega (2000), obedece a la regeneración de tipo turístico-comercial, de consideraciones más comerciales que turísticas, puesto que se vincula directamente con el retail y el consumo a gran escala. Los relatos de los diversos actores implicados en el desarrollo urbano: Alcalde, administradores públicos, intendentes y empresarios, ha ocasionado una resistencia a este tipo de regeneración portuaria, que va en contradicción con el imaginario de ciudad, donde el puerto como idea tiene un lugar protagónico en sus habitantes y proyectistas. Luego de un año de investigación y de recoger los diversos relatos de actores influyentes y con toma de decisión respecto a la definición de la ciudad de Valparaíso, llegamos a la consolidación de tres tipologías de actores según su perfil propositivo de waterfront. La imagen consistente de una ciudad puerto clásica,



**Tabla 3:**

**Proyecciones respecto al origen del Waterfront Puerto Barón**

Perfil de Actores	
<b>PUERTO TRADICIONAL</b>	Puerto sin Waterfront. Ciudad para renovar de manera convencional. Desarrollo del Puerto sin ciudad.
<b>PATRIONALISTAS</b>	En sintonía con la asignación de la UNESCO Waterfront de tipo mediterráneo - cultural.
<b>INSERTOS EN LA ECONOMIA GLOBAL</b>	Ciudad nueva, modernista, Waterfront turístico comercial. Ciudad nueva del deseo, turística, patrimonial, cultural.

Fuente: Elaboración Propia, Gino Bailey 2011.

convencional, donde el waterfront es algo inaudito o que no explica el desarrollo portuario, proviene de un perfil de actores que hablan desde un Puerto tradicional. Los actores que visualizan a Valparaíso según la asignación como ciudad Patrimonio de la Unesco, son los que consideran el desarrollo de un waterfront, desde el resguardo actual del patrimonio: Patrimonialistas. Finalmente los que aceptan al waterfront como parte del puerto, no importando la idea ni el trasfondo entre ciudad y puerto, pero entendiendo muy bien la importancia para la inversión económica global de los puertos, los actores insertos en la economía global.

**a) Imagen de ciudad Puerto Tradicional. Sin Waterfront, Sin unidad territorial**

El primer perfil de actores son aquellos que no consideran y no están de acuerdo con una regeneración del waterfront portuario. Se posicionan bajo la lógica



de ciudad que sigue significando sus vidas, pero que está constantemente en búsqueda. Lo interesante es que detrás de la oposición al waterfront existe una idea de desarrollo a partir del puerto, la cual sería otorgada por la containerización e intermodalidad (Soriani, 2002), entre otras cosas. La imagen de ciudad se cierra en “trabajadores portuarios”, “porteños” y las “necesidades sociales”. Esto lleva a descuidar cualquier aceptación de urbanismo del waterfront.

Otro aspecto interesante, es que aunque proyecta una idea tradicional del puerto, tampoco se puede establecer que hacen alusión a la noción “unitaria” entre puerto y ciudad, como una fase genealógica. En el discurso se prioriza la eficiencia, la economía ligada al puerto, lo que supone según el modelo de Hoyle, una representación portuaria expansiva pero no consagrada. El Puerto es lo más importante, pero no aquel puerto de contenido cultural ligado al casco histórico de la ciudad, sino de uno que va por un carril propio de desarrollo económico.

Con esto, podemos entender en la actualidad cuál es el sentido que cobra la expansión del puerto funcional EPV, el cual no concibe referencias ni amplitud arquitectónica, proyectándose justo al frente de la bahía de Valparaíso. En su génesis - observado en los relatos- el puerto es considerado según lo que le vale su definición: la economía portuaria, el destino portuario. Parte de los actores implicados en la concesión portuaria, aunque precisan una comprensión de la reinención en la economía de los puertos, el territorio marítimo portuario sigue siendo una zona de valoración convencional, donde en la valoración de la “eficiencia” del puerto no entra ni los habitantes ni la ciudad.

## **b) Imagen de Waterfront Patrimonial. En sintonía con la Asignación UNESCO**

El segundo grupo de actores, el aquel que se compone de los opositores al “Puerto Barón”, pero con la diferencia de que a ellos los mueve otro proyecto de ciudad, aquel patrimonial. Los patrimonialistas, interactúan de cerca con la ciu-

dad “deseada”, produciéndose una abstracción en relación a la ciudad “real” de Valparaíso. El waterfront es asimilado según la regeneración concordante con la inmaterialidad del puerto de Valparaíso, sin su funcionalidad marítima portuaria, pero si con lo que culturalmente evocó en su momento, como génesis portuaria. Se produce el primer simulacro de la aceptación del waterfront como forma de versatilización no portuaria, pero con contenidos que evocan la ciudad “del deseo patrimonial”.



Imagen 6:

Conceptos frecuentes en los actores Patrimonialistas.

Fuente: Elaboración propia, Gino Bailey, 2012.

Los actores del waterfront patrimonial, ven en la ciudad la unión entre puerto y territorio, en base a la idea del pasado que constituye el Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO y que se puede observar en los intersticios de la ciudad histórica de Valparaíso. Igualmente, en la dualidad de un puerto funcional y otro para el consumo, esta proyección se queda con la última, pero con una forma totalmente opuesta a la Gran escala económica que propone el Shopping Mall, como modelo de regeneración del Waterfront.

*“...Colocar un mall o un grupo de edificios es una aberración, que conlleva un*

*impacto vial y ambiental tremendo, y que limitará el acceso. No es lo que buscamos para Valparaíso, pues no es consistente con su condición patrimonial, turística, cultural y ciudadana... ya sea un mall o sea el uso total del borde costero como zona portuaria, ambos casos impedirán recuperar ese espacio para la ciudadanía, hay que pensar muy bien en lo que se quiere” (Octubre 2010, Colegio de arquitectos)*

En esta ciudad “nueva”, no existen elementos cotidianos ni un habitante del presente. Se coloca como opositora al desarrollo portuario indiscriminado, la funcionalidad portuaria y la retailización de la gran escala. Ellos conciben una única imagen de ciudad que es aquella “Patrimonial”. Si el waterfront y el puerto de Valparaíso se ajustan a dicho relato, ellos estarán de acuerdo, si no es así, serán igualmente opositores.

*“.....Las iniciativas anunciadas afectarían significativamente el patrimonio cultural de la nación, y en forma negativa el borde costero urbano, y las relaciones urbano marítimas que presenta el sector del espigón, que enfrenta la Zona Típica, “Área histórica”...Estimamos la necesidad imperiosa de continuar con la actividad portuaria que siempre ha caracterizado a la ciudad puerto de Valparaíso” (Noviembre 2011, ciudadanos por Vaparaíso)*

Pareciera ser que el “Puerto” estuviera al centro. Se afirma la necesidad de continuar con la actividad portuaria, pero como refleja la última cita, eso solamente de manera circunstancial. La imagen de ciudad que lleva de la mano un waterfront tiene que ver con la vieja idea del puerto, desanclada de la realidad actual.

El puerto es algo más bien pintoresco, una ideaescenográfica homogénea de ciudad, que desde el 2003, con la asignación patrimonial de la Unesco, ha intentado desarrollarse materialmente, pero que no ha tenido lugar más que de

forma fragmentada. En el fondo esta imagen de ciudad, concibe sólo una parte de la duplicidad portuaria, aquella del consumo y los servicios no portuarios, siempre y cuando esto apunte a una materialización que armonice con la Ciudad Patrimonio de la Unesco.

En otras palabras, siguiendo el modelo de Hoyle, aquí encontramos la convergencia entre la última etapa que viven los puertos, aquella de regeneración a través del waterfront, pero en sintonía con la unidad territorial del origen portuario, que vendría a ser el primer momento de la aparición de los puertos. La voz ciudadana propone un Waterfront que mantiene y sostiene la unidad territorial con la ciudad, desde sus orígenes, pero que no discute ni proyecta en aquel modelo el vínculo social del tejido que compone la unidad territorial. Dicha unión es en base a un relato, a una historia de la ciudad que en el presente se ve altamente cuestionada por ser tangible en relación al acontecer de los habitantes de Valparaíso.

### **c) Imagen de Ciudad nueva: Waterfront del deseo**

El tercer perfil de actores tiende directamente hacia el deseo de un waterfront, como parte de la re-estructuración del puerto en la era global, diversificarlo, pero también de aceptar una visión más “patrimonial”, que pudiera estar reemplazada por el turismo cultural u otro que armonice la funcionalidad intermodal del container junto con la versatilidad de la “Plaza central” de Greco (2009). La ciudad deseada se ve representada por aquellos que ven en la duplicidad del puerto una posibilidad de diversión, la experiencia escenográfica de encontrarse en el frente de mar y consumir, así como otro sector que acepta levemente una dimensión culturalista, involucrando de alguna manera al patrimonio, pero siempre de la duplicidad global de la ciudad.



*“...Eso, para Mall Plaza es licito. Ahora, yo les quiero decir que el proyecto trae tremendos beneficios para la ciudad. Está elaborado en forma coherente con el desarrollo portuario” (Octubre 2011, Presidente Sociedad Mall Plaza)*

*“...Aquí se ha perdido el eje del debate, que es el desarrollo portuario de Valparaíso en su globalidad... no solo debe seguir siendo puerto principal, sino también ciudad turística y universitaria”(Octubre 2011, otros sectores FOROVALPO)*

*“...Por eso es que armonizando el desarrollo portuario y el de la ciudad que lo cobija, Puerto Valparaíso, compartirá aquel lugar para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y, a cambio, se le permita ampliar sus instalaciones portuarias en otros sectores...”(Noviembre 2011, EPV)*

El territorio marítimo portuario es un intersticio que busca nuevas formas de versatilidad, a veces poco consistente con la definición de los documentos y manuales que dicen mantener una armonía entre ciudad y tejido urbano, entre la ciudad y sus habitantes. La discusión de aquel Waterfront con orientación y sin orientación de ciudad, pasa a ser algo circunstancial si observamos lo que sucede en la actualidad. Esto se debe a que el trasfondo es la inserción del puerto en las economías globales, es decir la duplicidad de servicios funcionales portuarios y versatilidad económica de otros servicios, que es desde donde los últimos actores adhieren y hablan, y no la concepción del puerto respecto al tejido urbano o la vieja idea de identidad portuaria.

Luego de ir al origen desde donde están hablando estos últimos actores, es relevante precisar que la “ricucitura” o regeneración y unión territorial entre puerto y ciudad, se constituye en un meta-relato de documentos y declaraciones políticas, pero que bajo ninguna razón se ha establecido como parte del desarrollo global de los puertos, simplemente porque la imagen de ciudad-puerto, no es consistente en la realidad con el desarrollo de los puertos y la regeneración del territorio marítimo portuario. En otras palabras, la promesa de regeneración y



devolución del mar a la ciudad, no tendría sentido ni trasfondo consistente al observar estas paradojas.

*“...Lo fundamental es que el porteño va a poder ingresar, caminar por el borde costero; se van a construir bibliotecas, un teatro, lugares de encuentro, de la cultura, se va a potenciar el primer puerto deportivo de carácter público del país... a la gente le gusta eso y tiene derecho a mirar Valparaíso desde el mar”*  
(Noviembre 2010, ex - intendente)

En esta ciudad del deseo (Amendola, 2008), tal como lo expresa el ex intendente regional de aquella época, el habitante es circunstancial, ya que no se hace referencia a la vida cotidiana, sino al “look marino” del waterfront. La consideración del ciudadano es más parecido al “usuario” de la ciudad que al residente.

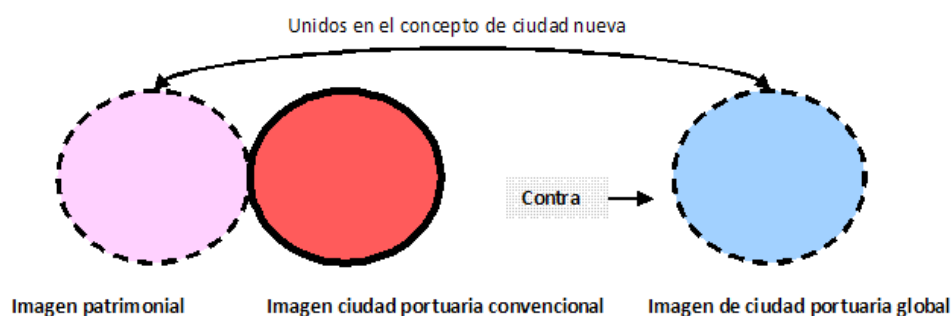
Lo interesante, es que como arquetipo artificial es probable que veamos mutar las piezas, siempre y cuando se sostenga el waterfront (sea en la forma que sea) versátil, junto al desarrollo portuario. El grupo de los adherentes a la regeneración turística y comercial del puerto de Valparaíso, muestran entender lo que es la inversión portuaria hoy, pero también evidencian una circunstancialidad sobre el trasfondo de la ciudad misma, del waterfront en sí y de las proyecciones del puerto. El waterfront actual puede ser incongruente con el proyecto patrimonial de la UNESCO, pero también podría serlo el desarrollo portuario a diez o veinte años, y eso poco podría importar si se logra sostener el fundamento de reconversión economía global de los puertos. Se legitima el deseo de una ciudad proyectada, sin que ello tenga previsto la promesa de la unidad entre el océano y la ciudad.

## CONCLUSIONES

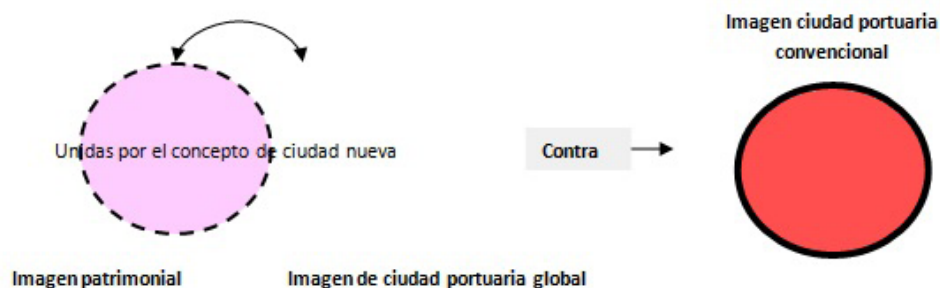
El Waterfront a diferencia de la funcionalidad marítimo portuaria, interfiere directamente sobre la identidad de las ciudades puerto. Es intrínsecamente ruidoso, ya que da una señal de funcionalidad que por primera vez en la historia, niega la materialidad de la transferencia en los puertos de lo que le dio vida, de paso, en el intento de “unir” a la ciudad con el puerto, sugiere observar las complejidades territoriales, pero también residuales del cambio global. Probablemente, la promesa del waterfront global, no sea la unidad territorial de las ciudades portuarias, sino la posibilidad de hacer versátil la economía marítimo portuaria e integrarla a los circuitos globales. Esto queda evidenciado en dos de las tres tendencias asociadas a la definición del Waterfront en la ciudad de Valparaíso.

En Valparaíso para el año 2012 observamos proyecciones contrapuestas sobre la realización del Waterfront “Puerto Barón”. Lo interesante y el trasfondo, más allá de las visiones favorables o contrarias, está por una parte en la aceptación de este nuevo concepto de puerto con waterfront, y la asunción de una nueva imagen de ciudad, que desarraiga y aísla la visión convencional de la antigua ciudad portuaria. Existe potencialmente un vínculo entre aquellos patrimonialistas que se oponen al modelo de Waterfront “Puerto Barón” y aquellos que se encontraban a favor del mismo. Esto se explica por un trasfondo discursivo, que tiene que ver con la aceptación del puerto como “ciudad del deseo” y no ciudad real.

En el fondo, si el Waterfront actual estuviera en términos “patrimoniales” el escenario sería probablemente otro y los únicos que quedarían aislados, son aquellos actores que encarnaban la vieja idea de puerto. Como muestra la imagen hipotética, es posible que cambie el modelo de waterfront, pero lo importante está en la proyección de una ciudad deseada, donde se asume un puerto sin finalidad portuaria, quedándose aislada en la medida que niega el Waterfront global.



**Imagen 7:**  
Conceptos frecuentes en los actores "Insertos en la Economía Global".  
Fuente: Elaboración propia, Gino Bailey, 2012.



**Imagen 8:**  
Escenario Hipotético del Waterfront en Valparaíso  
Fuente: Elaboración propia, Gino Bailey, 2012.

El trasfondo identitario reside en la asunción del waterfront global para Valparaíso, que no concibe una unidad territorial. La ciudad del deseo manifiesta a su vez, una ambivalencia en sus contenidos y también una variabilidad de concreción. No cuenta mucho estar en favor o en contra del waterfront, así como tampoco cuenta mucho el trasfondo discursivo si se acepta aquella concepción de "usuario" del puerto.

Fundamentalmente la asunción del Waterfront como proyección en las personas, coloca en evidencia que la ciudad portuaria y los puertos en la era global, no conciben como principio la complejidad con el territorio ni su unidad identitaria, por más que se encuentre en las declaraciones y en la planificación. El desarrollo y la inclusión de los puertos, independiente de la coherencia que

tenga con la planificación y gobernanza con la ciudad, pasa por otorgarle convivencia a la expansión, intermodalidad y containerización a los puertos, junto con la versatilidad de su utilización para otros fines. Si eso tiene un desarrollo, probablemente entre en algún momento en conflicto con sus habitantes, en la medida que no genere empleabilidad, afecte el contacto con el mar, o simplemente no tenga coherencia alguna con la identidad territorial de la misma. Observamos que la proyección de un nuevo “puerto” a partir de la regeneración del waterfront, abre serios cuestionamientos que están planteados en lo teórico. Aquellos actores que encarnan el puerto tradicional y quienes optan por el waterfront del deseo, no conciben el puerto de Valparaíso interactuando con el tejido de la ciudad. Es más, la manera de entenderlo es propia del desarrollo del “sistema puerto” a partir de la eficiencia y la expansión que siempre tuvo, o bien, aceptando el waterfront, en su calidad de inversión y diversificación económica. En esto, el contenido cultural, patrimonial, armónico o de Shopping Mall, es algo que no está en el debate, justamente porque la “ricucitura” del territorio marítimo portuario busca optimizar recursos y generar riqueza a partir del consumo y nuevas inversiones. Algunos lo observan sólo en aquel puerto tradicional comercial, otros en la aceptación del waterfront como forma de desarrollo portuario. En ambas, la unidad entre puerto y ciudad o la consideración mínima, no cuenta. No cuenta entonces el modelo de unión entre puerto y ciudad según Hoyle y compañía.

Aislados van quedando entonces aquellos que intentan proponer un waterfront en sintonía con la ciudad de Valparaíso. En esta sumisión “patrimonialista” retienen la esperanza de una unidad territorial, que vincule el valor histórico, cultural y que todo esto en su conjunto, sea cedido a los y las ciudadanos de Valparaíso, como una forma de “ricucitura” efectiva de la regeneración del paño y diálogo con la ciudad.

El gran problema que se presenta a partir de esta última propuesta, es que aun así dicha “unión” territorial es ficticia, ya que en ningún momento aparece la ciudad orgánica, el tejido social actual de Valparaíso -con sus problemáticas y

potencialidades- y el vínculo como articulador del mismo proceso.

El desanclaje de lo social - tal como lo establece A. Giddens (2006)- en todas las propuestas y formas de pensar el puerto en la actualidad , reafirma por una parte que el waterfront no obedece a un proceso de regeneración “originaria” de la ciudad con su puerto, y está lejos de volver al hito genealógico de una ciudad puerto. El waterfront es significado e interpretado como parte del desarrollo económico de los puertos, con claras tendencias y aceptación de la versatilidad en las economías globales, o puestos en la tradicional idea de carga y descarga, logística y conteneirización, propios de la funcionalidad de los puertos.

Esto no quiere decir que el Waterfront, aceptado o no, sea parte de la regeneración urbana estratégica de los puertos, sino más bien una manera y un modo de posicionar los puertos en las economías globales, no importando dicha unidad entre ciudad y puerto. De otra forma, no podría explicarse por qué la expansión del puerto de Valparaíso se está proyectando justo al frente del plan de la ciudad y no en otro lugar.

Por otra parte, y de forma más profunda, la identidad patrimonial - como propuesta alojada en el valor puesto en el tejido humano está destinado a extinguirse, ya que los actores influyentes ven en lo patrimonial el relato efectista de la “UNESCO” y no la composición profunda de lo que va quedando en Valparaíso. Es por esta razón que existe una forma de ciudad en crisis, no porque la identidad produzca homogeneidad, sino porque las directrices que le dieron valor al origen de la ciudad de Valparaíso, concentrado fundamentalmente en el sistema puerto-ciudad, no tiene en la actualidad un modo de ser abordado, simplemente porque se trasformó en un relato, una narrativa, una idea artificial, que en el waterfront, aparece de manera aislada, siendo casi residual.

En respuesta a las interrogantes planteadas en un comienzo, se abre el debate en cuanto a las implicancias que pueda tener esto para la misma ciudad. ¿qué sucede si algo tan central para Valparaíso sólo es portavoz de una poesía que no logra concretarse?. El vínculo de lo social en esa idea de patrimonialidad, ha

quedado rezagado no porque no exista, sino porque simplemente no se ha hecho aparecer. Es esperable entonces, que sigan desapareciendo lugares y personas “valiosas” alojadas en el centro de la ciudad y sus cerros, en la medida que nunca fueron incorporados orgánicamente en la proyección de esa ciudad, entre ellos del mismo waterfront “Puerto Barón”. En ese sentido la inclusión en las economías globales no es un proceso homogéneo en el concierto latinoamericano. Existe una gradualidad del proceso y una expresión urbana que no logra ser parte de las transformaciones que puján determinada economía global, en este caso el puerto

Valparaíso pasa en estos momentos por este dilema, en una ciudad que ha transformado su finalidad portuaria, pero que en la consagración de un waterfront y de la funcionalidad marítimo portuaria, ha sacrificado la idea predominante de ser Patrimonio de la Humanidad por la Unesco (2003), pero por sobre todo, ha perdido el norte de gestión y planificación del territorio, ya que el puerto (como modelo global), no consideraría en sus fundamentos, relación alguna con el territorio y por supuesto la ciudad como territorio complejo. Finalmente, esto pareciera ser parte de una problemática mucho más profunda, que excede al waterfront y por supuesto, al puerto en sí.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- Amendola, G 2008, *La città posmoderna, magie e paura della metropoli contemporanea*, Roma-Bari, Laterza

- Bailey, G, Carroza, N, Espinosa, F, Tiemann, R (ed.), (2011) *Valparaíso en tránsito, Perspectivas desde una Nueva Sociología de la Ciudad* Ed. Puntángeles, Univ. de Playa Ancha, Valparaíso.

- Castells, 1989, *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban Regional Process*. Oxford, UK; Cambridge, MA, Blackwell.

- EPV 2011 Puerto Baron, Plan de apertura y transformación del borde costero, [http://www.epv.cl/contenido/desarrollo\\_proyectos/borde\\_costero04.asp](http://www.epv.cl/contenido/desarrollo_proyectos/borde_costero04.asp)
- Giddens A. 2006 La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración, Amorrortu Editores, Buenos Aires, Argentina.
- Gobierno Regional de Valparaíso 2012, Estrategia Regional de Desarrollo, Una región diversa, Valparaíso. (Consultado 04/10/2015, en : <http://www.gorevalparaiso.cl/archivos/archivoDocumento/estrategia-regional2012.pdf>)
- Greco, N 2009 La città e i suoi mari Il waterfront tra sostenibilità e governance Milano, Francoangeli.
- Hoyle, B, Pinder, D, Husain, M 1994 Aree Portuali e trasformazioni urbani, le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront, a cura di Maria Giuseppina Lucia, Milano, Ugo Mursia.)
- Hoyle, B 1998 "Cities and Ports: Development Dynamics on the Port-City Interface". Land Water Intermodal Terminals, Venezia Editor Rinio Bruttomesso.
- Hoyle, B, Pinder, D, Husain, M 1994 Aree Portuali e trasformazioni urbani, le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront, a cura di Maria Giuseppina Lucia, Milano, Ugo Mursia, pp. 26-36.
- INE 2015 Informe Empleo Regional, Región de Valparaíso . (Consultado 04/10/2015, en <http://www.inevalparaiso.cl/archivos/files/pdf/Empleo/2015/Empleo%20Trimestre%20Jun-Ago%202015.pdf> )
- UNESCO 2003 World Heritage Scanned nomination of valparaiso For inclusion on the world heritage list Excerpt from the Report of the 27th Session of the

- World Heritage Committee, [Consultado, octubre, 2011], <http://whc.unesco.org/en/list/959/documents/>
  
- Rocca, G <<Rigenerazione e trasformazione funzionale dei waterfront urbani: il caso genovese>>, in *Geotema* n° 40, porti, trasporti marittimi, città portuali, 2010, pp.78-93
  
- Sassen, S 1991 *The Global City: New York, London, Tokyo* Princeton. Princeton University Press
  
- Sassen, S. 2003 *La città nell'economia globale*, Bologna, Il Mulino.
  
- Sassen, S. 2003 *Contradeografías de la globalización: género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos*, Madrid, Traficantes de Sueños [Disponibile en <http://www.nodo50.org/ts/editorial/contradeografias.pdf> ]
  
- Secchi, B. 2013 *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Roma, Laterza.
  
- Simbula, P 2002 "I porti del mediterraneo in età medievale" Milano, Bruno Mondadori, 2009 pp 5-15
  
- Soriani S <<Riutilizzazione del waterfront urbano e transizione postindustriale delle città portuali, problemi, prospettive e rilievi critici>>, in *Rivista Geografica Italiana*, 105, 1998, cit p 541
  
- Soriani, S 2002 *La transizione postindustriale della portualità tra dinamiche di mercato e vincoli-opportunità territoriali*, in *Porti , città e territorio costiero*, le dinamiche della sostenibilità , VVAA, a cura di Stefano Soriani, 2002 Bologna, il Mulino.



-Subsecretaría de Transportes (2013) Plan Nacional de Desarrollo Portuario, Chile. Valparaíso, pp. 99 - 116 [http://www.mtt.cl/wp-content/uploads/2014/02/desarrollo\\_portuario\\_06\\_02\\_14\\_1.pdf](http://www.mtt.cl/wp-content/uploads/2014/02/desarrollo_portuario_06_02_14_1.pdf).

- Vigariè, A <<Les fronts portuaires, inquiétude des grands ports mondiaux, deux ouvrages>>, in *Annales de Géographie*, Volume 100, numero 559, 1991.

